Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

О. Ю. ШМИДТ

НАШИ ЗАДАЧИ В 1936 ГОДУ

Доклад на совещании
13 января 1936 года

ИЗДАТЕЛЬСТВО • ГЛАВСЕВМОРПУТИ ЛЕНИНГРАД • 1936

Совещание хозяйственных работников системы Главсевморпути при СНК СССР

О. Ю ШМИДТ

НАШИ ЗАДАЧИ В 1936 ГОДУ

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ ЛЕНИНГРАД 1936

Ответственный редактор *А. А. Догмаров*

Технический редактор *А. А. Соловейчик*

Сдано в набор 3 февраля 1936 г. Подписано к печати 19 февраля 1936 г. Формат бумаги 62×94. Бум. л. $^{7}/_{8}$. Печ. листов $1^{5}/_{4}$. Авт. листов $1^{1}/_{2}$. Печ. зн. в бум. л. 68000. Изд. № 23. Заказ 275. Ленгорлит № 4049. Тираж 5 000 экз.

Тип. „Коминтерн" и школа ФЗУ имени КИМ'а. Ленинград, Красная ул., д. 1

Товарищи, нет никакого сомнения, что **1936 год должен быть годом нового типа, должен характеризовать более высокую ступень нашей работы.**

Предыдущие годы работы Главсевморпути — около трех лет — заложили фундамент для полного разворота нашей деятельности на Севере. 1935 год завершил этот предварительный период, в то же время подготовил нас для более широкой, более углубленной, более детальной работы, которая предстоит в ближайший период. 1935 год был первым годом работы по той развернутой программе, которую нам дали ЦК партии и правительство.

Программа, зафиксированная в постановлении от 20 июля 1934 года, была программой наших работ в 1935 году, она остается и на ближайший период. Причем 1935 год должен был создать все необходимые предпосылки для полного осуществления этой программы. Конечно, этот основной закон нашей деятельности всем вам известен и остается незыблемой директивой, тем более, что все основные положения этого закона от 20 июля были даны лично тов. Сталиным.

Тов. Сталин не раз подчеркивал большое значение, которое он придает Северному морскому пути. Тов. Сталин, весь ЦК нашей партии с исключительным вниманием и заботой следили за нашей работой и оказывали нам помощь. Помощь ЦК, помощь Советского правительства и была главнейшим условием успеха в нашей работе.

Тов. Сталин, кроме решений, вам известных, не раз высказывался о нашей работе на Севере. Я бы хотел на-

помнить несколько высказываний; заранее оговариваюсь, что они не записаны и являются достоянием моей субъективной памяти.

Это было на приеме челюскинцев, на котором присутствовал ряд товарищей — Воронин и другие.

Тов. Сталин характеризовал значение челюскинской эпопеи.

Он произнес взволновавшую нас всех речь. Среди прочих указаний тов. Сталин в этой речи указал, что в челюскинской эпопее может служить образцом, примером. Тов. Сталин, указывая на подвиг летчиков, говорил, что их подвиг есть проявление высшей храбрости, есть то безумство храбрых, которому мы поем славу. Действительно, храбрость, беззаветная преданность партии и есть черта лучших работников Севера и одно из условий их победы под руководством партии.

Говоря о челюскинцах, тех, кто были спасены героями-летчиками, тов. Сталин указал, что если летчики дали образец храбрости, то челюскинцы дали образец организованности.

Организованность в тяжелых условиях, умение сохранить коллектив, бодрость, выдержку, все это характеризовало челюскинцев. Организованность — вот другая черта, которая нам нужна на Севере, и это указание тов. Сталина мы выполнили.

Декрет от 20 июля дал широчайшую программу по хозяйственному охвату Севера, он был затем дополнен решением правительства о ликвидации Комитета по делам народностей Севера и передаче функций культурного обслуживания Севера нам в кооперации с обычными органами Наркомпроса и Наркомздрава.

На этом широком поприще мы работали в 1935 году.

ИТОГИ 1935 ГОДА

План 1935 года в общем выполнен успешно, а по ряду показателей — перевыполнен. Есть некоторые показатели, где план не выполнен, например: добыча рыбы. По основным показателям план выполнен, и мы могли с полным

правом рапортовать партии и правительству, что осуществление данного нам задания протекает успешно.

Мы должны проследить причины успеха, чтобы, опираясь на эти условия, двигаться все время вперед.

Основная и первая причина — это **постоянное руководство и внимание со стороны партии и правительства**, другая причина — это **энтузиазм, смелость, преданность делу, проявленная нашими людьми.**

Третья причина — **мы правильно выбрали то звено, за которое надо ухватиться, чтобы подойти к Северу.** Это основное звено — Северный морской путь. Каждый из наших работников должен совершенно ясно понимать, что хотя мы и развиваем Север всесторонне, но Северный морской путь остается ведущей операцией, остается тем именно звеном, ухватившись за которое можно освоить Север полностью.

В этом мы сейчас убеждаемся на практике. Так как мы звено выбрали правильно, мы имеем возможность, начиная с морского пути, продвинуться по речным путям, поднять естественные производительные силы, обеспечить хозяйственно-культурный рост населения.

Четвертая причина — **серьезная научная основа.**

Ставя перед собой такую громадную задачу, мы должны были дело начать с науки. Особенностью нашей советской работы является тесная связь науки с практикой. Наша деятельность подтверждена научной работой, и практическое освоение Севера вытекает из серьезнейшего научного обследования Севера.

С другой стороны, и наша наука должна быть организована так, чтобы быстрее перерабатывать, обобщать, углублять все практические данные нашей работы и во-время давать нам указания для дальнейшего практического разворота.

Мы заслушиваем на нашем совещании специальный доклад о науке именно потому, что роль науки очень значительна. Придется сказать, что мы замечаем очень большое и недопустимое отставание научного фронта. На этом участке не вполне благополучно. Одна из целей нашего со-

вещания — это помочь нашей науке подняться на ту ступень, которую мы в праве от нее ожидать.

Наконец, пятая причина успехов 1935 года та, что **мы начинаем овладевать техникой нашего дела, работать деловито.**

Мало выбрать правильное звено, мало быть энтузиастами, мало опираться на науку, надо деловито работать. Вот достигнуть этого в нашей деятельности было, пожалуй, самым трудным. Мы новая система, у нас новые методы работы, новые люди, и работать нам надо хорошо, деловито и практично.

Я хотел бы еще кратко охарактеризовать итоги 1935 года по отраслям.

По морскому транспорту — мы имеем огромные достижения и огромную радость. 1935 год был годом пробной эксплоатации Северного морского пути, и эта пробная эксплоатация прошла хорошо. Северный морской путь отныне существует как практически действующая транспортная артерия. Это основное достижение.

Но кроме сквозных перевозок, и по остальным перевозкам в 1935 году план был выполнен хорошо. Хорошо прошла Карская операция и все остальные перевозки.

Несколько хуже было с перевозками на Дальнем Востоке, часть которых значительно запоздала, и пришлось применить много энергии нашим работникам, чтобы это дело выправить.

По речному транспорту мы имели дальнейший рост, но картина в общем пестрая.

Громадным достижением является провоз большого числа грузов по Пясине к Норильскому строительству. Норильское строительство — крупнейший на Севере индустриальный центр — было бы сильно затруднено, если бы не была освоена Пясина. Мы имеем развитие речного транспорта и в других районах. Но задача в 1935 году все-таки не была решена на пятерку. На Лене наш флот с грузом зазимовал, не дойдя до Якутска. Я очень рекомендую товарищам, имеющим дело с речным транспортом по всем территориальным управлениям изучить внимательно

эту Ленскую операцию. Там было проявлено много и умения и преданности, и все-таки расчет оказался не совсем правильным. Ссылаться на то, что рано морозы наступили, было бы недостойно нас. Недопустимо, чтобы весь эффект морских перевозок к Лене, весь эффект Северного морского пути срывался или значительно уменьшался из-за того, что речные суда не доходят до цели. Нужно изучить этот опыт и в будущем поставить дело так, чтобы не было провала.

По авиации — 1935 год дал нам громадный рост операций и количественно и качественно. Мы получили по всем основным показателям в 1935 году по сравнению с 1934 годом рост в несколько раз: по налету часов почти в 3 раза, по количеству рейсов в 9 раз, даже по протяженности линии — наиболее стабильному фактору — больше чем в 2 раза. Мы внесли в этом году в авиацию новое — зимние полеты. Ряд наших товарищей доказал, что северная авиация вступает в новый этап своего развития, получает возможность летать в любое время года. Конечно, до практического внедрения этого дела еще не так близко. Об этом будем говорить в плане 1936 г. Авиация в 1935 году завоевала новую симпатию местного населения, добралась в ряд пунктов, до сих пор не посещавшихся, завоевала популярность, которая ярко характеризует то новое, что дает наша работа наиболее культурно отсталым северным народам. Авиация — одно из средств самым быстрым образом помочь им. Авиация оказалась в наших руках также средством политической связи, информации. Всем известны те случаи, когда на отдельных наших полярных станциях работа шла худо, и при помощи нашей авиации мы смогли выправить положение, снять виновных до того, как они свои ошибки углубили. 1935 год был удачным годом для нашей авиации. Очень важно этот успех закрепить, но это закрепление не пойдет самотеком. Есть уже ряд признаков того, что без очень больших усилий с нашей стороны мы не закрепим разгона, который взяли в авиации.

По нашей промышленности в прошлом году мы также имели большие успехи. Наиболее крупная наша промышлен-

ная единица — Шпицбергенские кони — закончила план с большим перевыполнением. Правда, указывалось на то, что план был занижен. Это в известном смысле верно, план был составлен осторожно, но нужно сказать, что работники Шпицбергена не только выполнили план, но и на много двинулись вперед по сравнению с тем, что было годом раньше. Так что это несомненно большой успех, в каком бы проценте, на какой бы основе его ни вычислять. И очень радостно, что этот успех продолжается, что развитие стахановского движения коснулось и нашей северной промышленности.

По нашей радиосети. Наша радиосеть получила очень большой разворот количественно по числу телеграмм. Кажется, были даже попытки на отдельных полярных станциях определить критерий стахановской работы количеством передаваемых телеграмм. И начальники полярных станций всячески упрашивали зимовщиков писать побольше своим родным и знакомым. Но мы хотим измерять работу радиосети не по абсолютному количеству слов, которое они передают, а по тому, насколько она обслуживает население и прежде всего транспорт морской и воздушный. А тут, к сожалению, неблагополучно. Практики нашего дела, капитаны и летчики, единодушно жалуются на полярную радиосвязь.

Приходится сказать, что при большом техническом подъеме и реконструкции в 1935 году (в частности на Диксоне) у нас все-таки получилась нечеткость в работе связи, что, повидимому, в основном объясняется тем, что кадры были подобраны плохо.

Наши промыслы представляют собой картину пеструю. Зверобойный промысел в горле Белого моря прошел прекрасно и организован хорошо, и план выполнен с перевыполнением, причем план отнюдь не был занижен. Очень обрадовало нас к концу года выполнение плана по заготовке пушнины, а ведь пушным промыслом наша система занимается впервые. Это выполнение плана — явное доказательство того, что мы здесь нащупали правильные рычаги работы.

С другой стороны — неуспех по рыбе. Не умеем мы еще равномерно решать все задачи, не умеем очевидно даже поставить их как следует. По рыбе происходит что-то странное, — никто не может сказать точно, как нужно составлять план, как расставлять силы. Не освоили мы еще этого дела, это нужно прямо сказать.

По сельскому хозяйству мы много нового за прошлый год не имели, но наши основные совхозы (северные) за это время окрепли, и работа их является солидной базой для того, чтобы, уже начиная с 1936 года, придать этому делу более широкий размах.

Работа всех отраслей хозяйств, входящих в систему Главсевморпути, получила в 1935 году новый стимул в лице созданной системы политотделов. Образованы они были в конце 1934 года, но развернулись в 1935 году. Эта система политотделов, имеющая значительные достижения, дала нам значительные преимущества. В общем система Политуправления, несомненно, блестящая вещь, которая оправдала себя у нас исключительно хорошо. Отдельные случаи, когда работники были не на высоте, к сожалению, имели место, но были легко выправлены. Я, как советский руководитель, могу только сказать, что без помощи политотделов нам было бы гораздо труднее. Это великолепное орудие для сплочения и подъема нашей работы.

За 1935 год выросли, сформировались наши основные киты, на которых держится наша работа, — **территориальные управления.**

Товарищи помнят, что теруправления в начале были организованы с довольно скромными функциями. Хотя, принципиально, казалось ясным, что именно так надо строить работу, что Севером надо овладевать, имея крепкие группы людей на местах, оказывая им помощь и доверие без излишней опеки, но было невольное сомнение: справятся ли они с этими трудными задачами. Отсюда у ряда наших товарищей было стремление централизовать нашу работу, возможно больше функций оставить за центром. Год прошел. К концу года стало ясно, что наши теруправления есть здоровый организм, работающий еще с ошибками.

но здоровый организм, который может проявить те преимущества, которые дает наибольшая близость к местам. И мы к концу года сделали из всего этого организационные выводы, укрепив теруправления, дали им большие права и передали им, фактически, всю основную работу.

В 1936 году теруправлениям придется держать экзамен уже не только на жизнеспособность, а уже по линии этих новых, значительно осложненных задач.

Вот вкратце итоги предыдущего года, которые должны служить нам трамплином для 1936 года.

НАШИ ЗАДАЧИ В 1936 ГОДУ

1936 год, как я уже сказал, есть год освоения и работы вглубь. Мы этому году уже не придаем характера пионерского, характера первой разведки в высокие широты или в глубину неизвестного, — нет, это есть год органической работы, год разрешения четко поставленных задач. Нужно суметь их решить, но решить их нужно, углубляясь в работу конкретно по каждому объекту, по каждому району.

Этому характеру года мы и подчиняем все детали своей работы и план, даже экспедиции. Было бы нелепо спорить о том, — прошел ли период экспедиций на Севере или нет, как меня мучили редакторы одного комсомольского журнала, которые получают письма от своих читателей с запросом: «Верно ли, что период романтики на Севере уже кончен?» Конечно, было бы смешно так думать. Конечно, романтика есть везде, где люди работают с подъемом, с радостью. Романтика никогда не исчезнет, но романтика меняет характер. Но даже романтика в узком смысле своем, романтика с приключениями — все это останется надолго. Но центр переносится на другую фигуру.

Кто сейчас романтическая фигура в стране? Стаханов. Герой эпический, и в то же время это совершенно реальная фигура. В советской действительности реализм и романтика прекрасно сходятся.

Так мы и должны смотреть на нашу работу.

Мы еще будем проводить экспедиции. Но эти экспедиции с каждым разом будут все ближе увязываться с на-

шими практическими задачами. В будущем году мы посылаем одну большую научную экспедицию на том же «Садко». Мы ориентируем ее не на высокие широты в абсолютном смысле, а на относительно высокие, которые заключают в себе белое пятно, расшифровка которого нам необходима. Речь идет о районе Новосибирских островов и к северу и северо-востоку от них.

Наши ледоколы будут заняты в основном гидрографической работой: установление фарватеров, промеры глубин. Также и наши геологические экспедиции будут и должны быть гораздо ближе связаны с горными и прочими хозяйственными работами.

По нашему основному звену — по Северному морскому пути — мы в 1936 году будем иметь рост тех операций, которые в 1935 году прошли как пробные, — это в первую очередь сквозные проходы, которые удваиваются, — это поход с Запада на Колыму и дальнейшее развитие Ленского и Индигирского похода.

Однако и здесь дело не только в количественном росте, но и в качественном отличии. **Мы будем плавать увереннее, используем лучше опыт прошлого года.**

По нашему речному транспорту, по авиации, по радиосвязи основная идея этого года — охват территории в целом. Мы уже не можем держаться только основных магистралей по рекам или по отдельным районам, так как Север в целом должен быть охвачен сетью транспорта и связи. Этому мы и подчиняем нашу работу. Наши промысловые точки, наши культбазы, наши фактории, все это мы должны связать с населением гораздо ближе, чем раньше, используя такой мощный рычаг, как развитие советской торговли, как развитие денежного обращения.

Эти общие установки позвольте несколько конкретизировать по отраслям.

Опять-таки ведущая отрасль — море. Продолжается строительство ледоколов. Это главнейшая статья в нашем расходном бюджете. Второй год это есть главнейшая статья. Тем не менее мы не жалеем о том, что наш бюджет отягощается этим строительством. Наоборот, мы торопим

промышленность, чтобы строительство ледок
рее закончено.

Мы предвидим, что в 1936—1937 годах мы уже настолько будем подготовлены, что будет полный смысл пускать большее количество кораблей по Северному пути. Они будут нужны стране. Стране будет нужен больший товарооборот на Севере. И то, что мы начали строить ледоколы, это есть необходимейшее условие, без которого мы бы так и застряли на восьми, максимум десяти сквозных судах и соответственном количестве других судов. Мы не можем не вспомнить с огромной благодарностью тов. Сталина, личной инициативе которого мы обязаны тем, что были заложены новые мощные ледоколы.

Будет продолжаться строительство наших морских баз. В этой работе у нас нет еще той четкости, как в строительстве ледоколов. Мы строим базу на острове Диксона, но строим ее далеко не так, как нужно.

Надо научиться не повторять ошибок. Мы на Диксоне не имели достаточного обследования местности, достаточного экономического анализа, достаточно углубленного проекта. Мы начали строить так, как не полагается строить. Результаты налицо. Мы перестраиваем и так и этак, — стоит это больших денег. На Тикси будем строить продуманнее.

Очень печально, что мы не строим порта в Колыме, что мы от нашей науки в течение ряда лет не можем добиться того, чтобы нам дали разумную портонаискательную работу. Это один из пробелов нашей научно-практической работы.

Мы будем иметь в 1936 году продолжение больших работ по обеспечению навигации.

Несомненно, наше Гидрографическое управление — одна из тех частей Главсевморпути, которая работает наиболее четко. За это время оно сделало довольно много полезного; сюда относятся промеры, обстановка пути, маяки. Карты, также как и лоции к ним, даются своевременно.

Но дело растет, и гидрографии придется много работать, чтобы не отстать от роста практики. В частности на востоке гидрографией сделано еще мало, начиная с Восточносибирских островов, — здесь предстоит много работы.

Очень важно, чтобы гидрография использовала практический опыт капитанов. Я с громадным наслаждением прочитал рейсовое донесение т. Воронина с «Ермака». Я не знаю, послал ли В. И. Воронин один экземпляр в Гидрографическое управление. Во всяком случае я сделал копию гидрографической части и отправил туда с надписью: «Предлагаю полностью учесть в работе 1936 года».

Очень важно спросить наших опытнейших капитанов — что нужно для плавания, и сделать так, чтобы облегчить их очень трудный и очень ответственный путь.

Кроме общего увеличения отдельных новых рейсов нас есть еще и улучшение общего состояния флота. Северный морской путь в своей эксплоатации приближается к типу нормального предприятия.

Имеются тарифы, и есть уже расписание. Если нельзя еще сказать точно, в какой день и час отойдет пароход, то до недели планировать научились. Этот момент имеет не последнее значение.

Сейчас, когда мы подготовляем переход на большие транспортные операции с флотом в десятки единиц, — мы к экономической стороне должны присмотреться очень внимательно.

В свое время, когда начали осваивать Северный морской путь, отдельные рейсы обходились очень дорого. Мы отвергли неправильные оппортунистические заявления о том, что Северный морской путь нерентабельный, что дешевле по железной дороге провозить. Мы понимали, что в большое дело, чтобы сделать его в конечном счете рентабельным, нужно вначале затратить средства. Теперь пора подготовиться к рентабельности, подсчитать стоимость главных элементов. А у нас главным элементом является быстрота прохождения, сроки, время. Надо добиться того, чтобы Северный морской путь суда проходили быстрее. Вот основной момент рентабельности, тем более, что мы должны учесть перспективы мировой торговли и возможной фрахтовки иностранных судов. В ряде случаев выгоднее не наши суда посылать, но использовать иностранный флот, как мы это делаем в Карской операции.

Транспортировка грузов по Северному морскому пути должна быть коммерчески выгодна, организована лучшим образом, без траты лишнего времени и, конечно, без аварий — об этом не может быть и речи.

Надо доказать, что путь не только во столько-то раз короче в милях, но и по времени во столько-то раз меньше. **Вот решающая задача, за которую нужно драться.**

Надо, чтобы не было простоев, чтобы во времени все сложилось.

Укажу, что если бы ленские суда — речные и морские — сумели спланировать свой график раньше, грузы не застряли бы на Лене.

На Севере момент времени играет исключительную роль. Пока на это обращали мало внимания. Лишь бы пройти. Пора поставить борьбу за время, за скорость, как одну из основных наших задач.

В смысле организации проводки судов опыт 1935 года, повидимому, полностью оправдался. Опыт с четырьмя ледоколами в четырех участках будет повторен в 1936 году.

Наш морской флот, состоящий в основном из ледоколов и вспомогательных пароходов, до сих пор еще не достиг того состояния материальной части, которая необходима. Мы затрачиваем большие деньги на ремонт, но еще не все суда отремонтированы до конца. Хотелось бы, чтобы наступил момент, когда все капитаны ответили бы на запрос о ремонте так же, как капитан Воронин. **Когда капитана Воронина после навигации запросили, какой ремонт дать «Ермаку», он ответил: «Ермак» в ремонте не нуждается.**

Вот это замечательно. Нужно отремонтировать и содержать все суда так, чтобы несмотря на тяжелую работу, капитаны могли ответить, что все в порядке, ремонт не нужен.

Нельзя сказать, что дисциплина в нашем морском флоте стоит на должной высоте. Нельзя сказать, чтобы кадры имелись устойчивые. **Между тем, создать устойчивые полярные кадры — первейшая задача.** У нас не полностью закреплены даже сибиряковцы и челюскинцы. Нет должного

учета моряков, которые 3—4 раза плавали в Колыму и Владивосток. Полярный опыт — великое дело. Как часто наблюдаем, что даже капитаны с большими знаниями, но не бывавшие на Севере, теряются там, начинают жаться к берегу, вместо того чтобы плавать в море. Нужно беречь тех людей, у которых есть северный опыт, нужно воспитывать, помогать им расти, любовно выращивать. Не так много у нас судов, и можно добиться, чтобы Морское управление знало лично не только капитанов, но и штурманов.

Нужно воспитывать людей, знать их, помогать им расти, расширять опыт **этого золотого людского фонда.**

Очень важно, чтобы флот выполнял как следует — в чем я не сомневаюсь — такие хозяйственные задачи, как доставка грузов в Норильск по Енисею и Пясине. Очень большие требования предъявляются Норильскстроем. Это должно быть выполнено. Должны быть выполнены и такие задачи, как доставка грузов для Колымы, на Нордвик, который вырастает в **новый индустриальный** центр. Здесь иногда бывало неблагополучно; **как**-нибудь доставим груз, а выгрузить не можем. Мы не подготовили подходов к ряду полярных станций. Даже к мысу Челюскина не всегда умели подойти. Теперь т. Папанин сделал подробные промеры новым методом. Пароходы будут приставать в районе мыса Челюскина. Я не уверен, что капитаны наши знают, как подойти к Нордвику, а казалось бы — это не так трудно, и мы должны были заранее к этому подготовиться.

Перехожу к каботажному плаванию и к речному. Ясно, что для того, чтобы выгоды Северного морского пути обеспечить для населения, нужно переходное звено. Этим необходимейшим звеном между потребителем и морем является речной транспорт, а между тем речной транспорт отстает. **Он является узким местом.** Морской транспорт идет впереди. Нельзя терпеть больше такого положения. Это не находит себе оправдания ни в финансовом положении, ни в организационном, потому что это дело не столь трудное.

Да, правда, мы берем от промышленности все, что она может дать в смысле речных судов (я имею в виду тягу, двигатель). Однако, на этом нам нельзя успокаиваться. Мы

должны побольше делать сами. На наших верфях, в которых не плохо делают баржи, мы должны сами ставить мотор. Возможно, придется поставить вопрос о передаче нам верфи металлического и речного судостроения или о постройке нами такой верфи. В будущем году со вступлением новых ледоколов мы сядем из-за речного транспорта. Мы немного опаздываем с постановкой этого вопроса.

Наше управление морского и речного транспорта иногда настроено так, что мы, мол, моряки и река нас не касается. Придется вам заняться рекой, товарищи, потому что ваше море без реки ни к чему, так как одно связано с другим. Огромной радостью является для нас появление первых пароходов на Хатанге, Индигирке, но учтите: пока на какой-нибудь Яне не было никакого парохода, местные люди кряхтели, а как только появится первый пароход, немедленно будут требовать второго, третьего — край оживет.

Нельзя, чтобы речной транспорт отставал, а факт, что он отстает, и в соответствии с этим и порядка на речном транспорте меньше, и кадры хуже.

Нужно сказать, что наши судостроительные верфи в основном работают очень пестро. Ведь факт, что давно строится верфь в Архангельске, но что-то она не развернулась. Она ваша? (*Голос с места.* — Моя.) Вы требуете огромных денег. Нам другие организации строят дешевле и лучше.

Работа Пеледуйской и Тобольской верфей была как будто хорошей, но работа Придивинской не блестящей. Я сам видел в Придивном плохую организацию — отсутствие заботы о кадрах и о подборе людей. На территории верфи живет и кормится много народу, совершенно не имеющего отношения к верфи.

Нелепа в Придивном система заготовок леса собственными силами, когда рядом существует специальная организация Наркомлеса, которая доставит нам кокоры дешевле и лучше. Нельзя все самим добывать. Мы и на Севере не должны отделяться от других советских организаций.

Перехожу к авиации. **Нечего и говорить, что авиация на Севере особенно незаменимый вид транспорта.** Действительно, она незаменима ничем другим. Из Москвы в Ленин-

град можно проехать Красной стрелой, пожалуй это и удобнее, чем на самолете, а на Севере самолет единственный вид транспорта, который значительно экономит время. Отсюда наше огромное внимание к авиации. Поэтому в плане распределения средств на будущий год наряду с такими крупнейшими мероприятиями, как строительство ледоколов и судоремонтного завода, у нас авиация на первом месте. Мы не жалеем денег на это дело, но и требуем от товарищей большой и хорошей работы. Очень легко выступить где-нибудь на собрании и говорить о работе северной авиации. Блестящими именами Молокова, Водопьянова, Леваневского, Бабушкина, Алексеева, Чухновского, Галышева, блестящего молодого поколения Махоткиных, Головиных и т. д. можно сорвать сколько угодно аплодисментов, говоря об авиации. Страна ее любит, страна ее уважает. **Но мы с вами должны подойти к делу сугубо требовательно и критически.** Мы будем иметь специальный доклад о простоях и авариях, там выскажемся более подробно. Только потому, что стоит специальный доклад, я умерю себя и не буду особенно подробно говорить об этом, а там уже говорить придется. Придется сказать о том, что блестящие подвиги отдельных товарищей — и не только всем известных героев, а рядовых летчиков, которых страна еще не знает, — отдельные подвиги не могут заменить организации, а с этим у нас на линии и на местах еще очень слабо. Похоже на то, что наша организация не может еще обеспечить того разворота, который нам нужен. Мы поможем, прежде всего укомплектованием материальной базы авиации. Нелепо требовать от летчиков излишнего напряжения и героизма там и в таких условиях, где можно создать нормальное положение, где можно летать без особого риска. Пусть они проявляют самоотверженность, когда они перелетают через океан, а почему с риском нужно летать из Енисея в Туруханск? Это прямо непонятно. Очевидно, там нужно обеспечить такие условия, в смысле радиосвязи, маяков, базы питания летчиков и пассажиров, чтобы эта линия действовала так же, как и любая европейская линия. На этой точке зрения стоял всегда тов Шевелев.

Мы не могли дать ему раньше много денег, но теперь даем и надеемся, что прежде всего Енисейскую линию, а потом и другие приведем в полный материальный порядок. **От летчиков мы будем требовать дисциплины.** Пока ее еще недостаточно, пока геройство иногда состоит в нарушении дисциплины. С большой болью я недавно подписал строгий выговор с предупреждением тов. Валавину, бортмеханику, моему товарищу по «Челюскину», одновременно со мной награжденному орденом за геройство на льдине, — подписал теперь выговор за нарушение дисциплины. Сел на Омской линии самолет с поломкой, нужно было вызвать запасные части, людей, отремонтировать его как следует. Валавин вспомнил о том времени, когда он веревочками ремонтировал самолет на льдине для т. Бабушкина, и тут веревочками отремонтировал самолет и долетел благополучно, но могло бы быть и плохо. Это не годится. Это ведь не на льдине, а на нормальной линии. **Мы наших даже лучших товарищей будем крепко предостерегать, когда они будут нарушать дисциплину.** В особенности много мы будем требовать от руководителей линий, от непосредственных командиров на местах.

Работа авиации в будущем году значительно расширится, новые линии на Дальнем Востоке, новые линии на Таймырском полуострове (Северная и Южная), много эпизодических полетов, много полетов для населения. Несомненно, что население встретит наших летчиков с той же радостью, как встречали т. Липпа, когда он впервые попал в Туру. Будем усиливать и хозяйственное значение авиации. Перевозки в Норильск овса не менее важны, чем перевозки золота для Енисей-золота. И мы ими очень гордимся.

Мы будем продолжать заботиться о подборе и воспитании наших кадров. Особенно мое слово относится к нашим старшим и лучшим знаменитым летчикам: помоги молодежи, не отдаляйтесь от нее. Вы много дали стране и своими подвигами и тем, что о своей замечательной жизни много рассказываете и пишете. А вот непосредственно своим товарищам-летчикам вы даете мало. Обмен опытом у нас еще не поставлен, не поставлен инструктаж. Инструктаж бывает вся-

ний: инструктаж в форме лекций или же в форме товарищеских бесед, как равный с равным, где старший старается передать свой опыт, научить. У нас этого мало, а это крайне необходимо в такой замечательной профессии, как ваша. Нужно сказать, что и с нашей стороны, со стороны руководства, может быть еще не все сделано в отношении летчиков. Мы в этом году даем больше средств на жилстроительство для летчиков Красноярска. Мы сделаем все, чтобы облегчить работу авиации, но будем требовать и от вас лучшей работы.

В области капитального строительства на первом месте стоит наш судоремонтный завод, наше самое большое промышленное предприятие. Мы строим большой судоремонтный завод в Мурманске. Представьте себе, что еще новые ледоколы вступят в строй. Мы будем иметь такой мощный ледокольный флот, который нуждается сам по себе в мощной базе. Мы будем иметь также торговый флот, свой или чужой, но флот, приспособленный к Арктике. Мы должны будем ремонтировать весь этот флот, отвечать за него, планировать сроки ремонта. Это возможно только на своем заводе, своей базе, поэтому мы относимся к ремонтному заводу с особой симпатией. Это первая индустриальная стройка системы Главсевморпути. Мы твердо рассчитываем, что строители этого завода дадут нам полное соблюдение всех правил строительства, выполнение и перевыполнение 14% снижения строительных расходов и в сроках нас не подведут. Мы со своей стороны будем им всячески помогать. Нам трудно соревноваться в этом с Наркомтяжпромом, но нам и легче, потому что мы можем учиться у Наркомтяжпрома, перенимать его опыт. Нам нужно доказать на Мурманском заводе, что мы строить умеем, а строить нам придется еще много. Строим мы сейчас в Амдерме. Тут дело не так гладко идет. Проект запоздал, дело начато хаотически. У нас получается не образцово, но еще есть время улучшить строительство завода плавикового шпата на Амдерме.

На Шпицбергене строим не мы, но нам удалось закончить там строительство и пустить его в ход. Мы закрепили полностью механизацию, и получилось такое предприятие,

которым мы можем гордиться. Его посещают иностранцы и убеждаются, что не плохо работают люди в Советском Союзе даже там, где предприятия вынесены в порядке концессии на чужую территорию.

Однако, **в целом наша горная промышленность, конечно, только в зачатке.** Дело в том, что мы Север недостаточно знаем, как это ни странно, как это ни обидно. Север велик, но и мы не первый год там работаем. Руководитель нашего Арктического института т. Самойлович в прошлом году праздновал 15-летие научной работы на Севере. Он сам геолог. Мы имеем Урванцева и ряд других геологов. Но знаем ли мы Север геологически? Знаем ли мы, где на Севере приложить свою работу? Знаем расплывчато, недостаточно. Характер геологических работ еще не тот, который нужен.

Мы не умеем ставить перед собой целевые задачи как следует и не умеем проводить такие общие исследования района, по которым можно быстро выбирать те точки и те объекты, которые требуют дополнительных исследований. Лежит огромное количество неразобранного материала, без которого нам невозможно двигаться вперед. Все это дело не подвигается.

Мы не требуем никакой гениальности от нашей науки, а требуем хорошей советской работы, требуем порядка в собственном доме. Пока этого не будет, мы не можем развертывать индустриализацию Севера. А между тем буквально каждая точка, которую мы знаем, дает блестящие перспективы.

Кроме Амдермы — **такой точкой является Нордвик.** Мы продолжаем бурение на нефть. Сейчас официально установлена нефтеносность огромных пространств.

Рядом с нефтью каменная соль, которая приобретает первенствующее значение, но и за это дело вяло взялись. Приходится из центра подталкивать: обратите внимание на это дело.

Ведь в свое время, когда мы с вами, старшее поколение арктиков, начали дело на Севере, мы были инициаторами, именно мы ставили вопрос «разрешите итти туда-то и

туда-то», и шли, опровергали тех, которые говорили, что нельзя, а в геологии и горном деле на Севере сейчас этой инициативы нет. Мы толкаем наших геологов, наших главных инженеров, а сами они не раскачиваются.

Перестроиться надо. Больше здорового советского пафоса и больше уверенности в выборе точек, чтобы дать стране скорее доказательство, что Север не только получает, но и умеет долги свои платить.

Имеется множество таких районов, которые, как известно, богаты, но конкретного подхода к ним не найдено. Самый большой — это Тунгусский бассейн, там каменный уголь и пр. Мы знаем это, но практического подхода не нашли. Правильно было бы найти практический подход и приступить к делу.

Ищем олово: экспедиция за экспедицией. Качество геологических экспедиций неудовлетворительно.

Из проблем промышленности на Севере хотел бы остановиться на роли механизации. Мы с вами, когда говорим о подъеме Севера, подходим к этому не вульгарно. Мы не говорим, что Север станет таким же, как юг, что будут расти там такие же мандарины и будет такая же жизнь. Нет, для нашего поколения мы таких задач не ставим, и такой романтикой мы не задаемся. Север останется суровой страной. Но мы включаем Север в Советский Союз, фактически, по всем показателям, в том числе по культуре, и политически и хозяйственно. Но мы никогда не будем ставить вопроса, чтобы Север заселять так же густо, как, например, заселена Украина. Человек на Севере дороже обходится. **Тем большее значение приобретает там механизация.** Мы постоянно это подчеркиваем, а на деле этого еще не внедрили.

Тов. Лисс говорит: разрешите сделать кое-что для первичной механизации Сангарских угольных копей.

Не разрешаю, а приказываю. Не кое-что, а многое. Это давно надо было сделать. Именно на Севере надо было полностью механизировать все, что поддается механизации. Это касается не только горных работ, но и портовых работ. Для нас выгоднее завезти в устье Колымы разгрузочные механизмы, чем возить людей и привозить их обратно.

Что сказать о наших промыслах? Мы зверобойным делом в Белом море овладели. Чтобы еще лучше дело организовать, мы добились согласия капитана Воронина стать во главе его. А вот зверобойное дело остальных районов у нас в беспризорном состоянии. Мы не знаем, где и что есть, и в то же время даем по зверю детальный план. А потом и получается так, что не поймешь: не то план перевыполнен, не то недовыполнен. Например, по Архангельскому управлению план по гренландскому тюленю в малом промысле, кроме горла Белого моря — 200, выполнено 26. Морской заяц — 1000, выполнено 572. Морж 60—выполнено—ничего. Лисица 200—выполнено 13.

Вообще хотел бы предупредить, что с этим мелким зверобойным промыслом поступайте поосторожнее и похозяйственнее. При таком планировании кое-кто завозит массу охотников на белуху, а ее нет. Не нужно этого. Не делайте из этого промысла дорогостоящего и колоссально убыточного. Не убивайте зря бедных животных, их не так уж много осталось.

Я в большой претензии к нашей науке. Так уж, Рудольф Лазаревич, выходит. Нам до сих пор не дали точной картины, — где каким промыслом заниматься.

Допускаю, что это трудно, но давайте не слишком кустарничать. Мы не будем расценивать работу территориальных управлений в зависимости от того, сколько они набьют этой мелочи. Яйца кайры тоже где-то запланированы, и довольно большое количество, 380 000 шт., а выполнено 100 000 шт. Надо быть осторожнее с этим планированием, тем более что кайра кладет, кажется, одно яйцо. Сейчас для нас это не проблема, у нас достаточно куриных яиц. Я понимаю, в свое время яйцо кайры было находкой, но сейчас нужно научно рассчитать. Может быть там кайры больше народится чем надо, тогда надо излишки взять, а может быть и наоборот. Так пусть живут, пусть останутся как резерв.

Мне в Арктическом институте говорили, что у них есть кое-какие практические соображения. Если вы поддержите меня, я думаю даже запретить бить белого медведя, моржа

на западе и собирать яйца кайры, кроме случаев а ных.

А вот где дело серьезное, — рыба, — там мы не справляемся, может быть именно потому, что силы разбрасываем, а правильнее было бы заняться этим делом как следует. Это серьезная статья продовольственного баланса на Севере. Рыбный промысел сближает нас с производственной деятельностью населения, дает ему доход, а вы это плохо организовали.

О нашем сельском хозяйстве. Нам 1936 год в сельском хозяйстве мыслится примерно таким же, каким 1935 год был для наших теруправлений по другим отраслям, т. е. **годом заложения основ.**

По решению высших органов у нас образовано Сельхозуправление. Подчеркиваю: Сельхозуправление, а не отдел. Подчеркиваю, что со временем сельское хозяйство должно стать такой же крупной отраслью нашей работы, как море и авиация. Разумеется, этого не сделать в несколько дней, но нужно правильно заложить основы. Мы доложим об этом правительству.

По нашему проекту мы хотим опереться на сеть совхозов более южных, расположенных, примерно, на границе нашей области — немного севернее и немного южнее 62°, чтобы выращивать скот, выращивать семена и, опираясь на них, продвигаться севернее, продвигая совхозы дальше на Север. Опыт Кировска и Игарки показывает, что можно многое сделать на Севере уже сейчас по сельскому хозяйству. Конечно, можно сделать гораздо больше, но для этого нужно с самого начала взять верный путь, не увлекаться закладкой большого количества совхозов в данный момент, а нужно покрыть весь Север сетью опорных пунктов того или другого вида и исследовательских опытных станций.

Мы собираемся это дело организовать при помощи трех сельхозинститутов, по одному в каждом из основных материковых краев — Обь, Енисей, Якутия, с тем, чтобы в институте были сосредоточены солидные научные силы, были большие периферийные опытные станции. Нужно ставить

огородничество также во всех оленьих совхозах и пушных факториях, всюду, где мы в той или другой мере стали на прочную почву.

Особенно большой разворот и особенно большое значение приобретает сейчас торговля. Дело не только в том, что мы завозим гораздо больше, чем раньше, дело в новой организации торговли. Наша работа перестает ограничиваться снабжением системы Главсевморпути. Торговля означает, что мы должны удовлетворить потребности всего населения и при этом в том ассортименте, в каком само население хочет, и за деньги. Развернутый товарооборот и развернутая денежная система — вот что мы должны осуществить.

Общее убеждение всех знающих Север — что и на Севере пора перейти к этим методам. Значение их для Севера совершенно исключительное.

После того как мы немножко разобрались в северных пространствах, мы должны в основном повернуться к человеку, к населению Севера. Это должно быть определяющей ноткой во всей нашей работе на ближайший год. С населением мы связываемся и через школу, и через больницу, и посредством наших транспортных услуг, и, особенно в глухих местностях, через торговлю. **Отношение населения к нам определяется тем, как мы работаем, как оплачиваем песца и рыбу, как торгуем, что продаем и по какой цене.**

Громадное политическое значение имеет организация этой торговли. Она была организована плохо, не только в том смысле, что мы были скованы рамками отоваривания, но и потому, что на это дело обращалось мало внимания — кадры торговцев засорены чуждыми, часто враждебными элементами. К ассортименту отношение было легкомысленное: мануфактура «вообще», кожа «вообще», без учета сложившихся вековых требований, без учета того, что изменить эти требования можно тогда, когда изменится сама экономика населения. Как изменить экономику населения? Это можно сделать легче всего и скорее всего на основе денежного оборота. Появятся деньги — появятся и новые потребности. Научимся их удовлетворять; надеюсь, что этого достигнем еще в 1936 году, появится у населения стимул для

того, чтобы расширить хозяйственную деятельность, больше наловить песца, больше наловить рыбы, потому что хочется купить, есть что купить, хочется сделать жизнь лучше.

Этот рычаг — **один из основных в переделке быта,** а стало быть и сознания народностей, которые еще пока отстали.

Другой рычаг — **прямое воздействие школой, культбазой.** Этот рычаг в основном в наших руках.

Правда, не мы, Главсевморпуть, ведаем школами, не мы будем строить их. Мы имеем право и обязанность наблюдать за работой школы и других культурных учреждений. Мы должны сделать, чтобы и торговля и культурная работа среди населения сплетались воедино, чтобы это была настоящая помощь населению.

Условимся, что понимать под этой помощью. Северные народы не нуждаются в помощи благотворительного характера. Они нуждаются в том, чтобы им показали, куда итти, чтобы им помогли подняться на высшую ступень. Это люди талантливые, крепкие. Они выросли, стали на ноги. Нужно показать, куда итти, и создать материальную предпосылку для этого.

Я предупреждаю товарищей начальников теруправлений, что по этому вопросу будем с ними иметь особый серьезный разговор. Я надеюсь, что каждый начальник теруправления составит себе отчетливую картину того, какое население имеется на его территории — где, в каких количествах, каковы особенности их реального быта.

Я буду требовать знания особенностей хозяйства каждого народа. Буду требовать уменья найти подход к каждому народу, к каждой его племенной группе. Даже в одном народе — например, чукчи — оленеводы и рыбаки имеют свои особенности. Нужно уметь подойти так, чтобы помочь населению стать на ноги и одновременно поднять его на социалистическое переустройство своего хозяйства. Это задача трудная, и нечего думать, что это задача только Политуправления. Нет, эту задачу должен выполнять каждый работник на месте, заведующий факторией в первую очередь, метеоролог, радист — где бы он

ии находился. Вы все должны свой персонал выучить подходу к населению, уважению к населению. Уважение должно быть не слюнтяйского характера — ах какие симпатичные, какие у них сказки старинные! Не этот подход. Подход должен быть такой, что это наши товарищи, которые сумели удержаться в самой суровой в мире природе и под гнетом царского правительства. Это л ди достойные, им нужно протянуть руку, помочь хозяйственно организоваться, убедить, вовлечь и в нашу работу.

В особенности буду требовать, **чтобы дали отчет о национальных кадрах, вовлеченных в хозяйственную работу.** Это будет одним из хороших показателей работы. Совхозы и предприятия стройте, только не надо завозить для этого туда всех из Воронежа. Подумайте, как привлечь к работе местное население, **сделайте каждый индустриальный центр центром работы с местным населением.**

Мы утвердим план по национальным кадрам, сколько вовлечь, вначале это будут необученные кадры, потом они будут обученные, а затем и руководящие.

В этом году мы создаем две профтехшколы, но профтехшкола не единственный путь. Вовлекайте в повседневную работу. Позвольте сказать прямо. Допустим, в тайге или в тундре открыли полезные ископаемые и строим завод. Могут быть двоякие последствия: этот завод явится культурным светочем для окрестного населения; вовлечете, начиная с молодежи, местное население в производственный процесс завода. Окрестное население будет тяготеть к заводу. В каждой семье будет один—два работающих на заводе, остальные работники семьи будут заниматься охотой. Завод возьмет шефство над школой, и в результате хозяйственно и политически окрепнет весь район.

А может быть и наоборот, если люди подойдут к делу преступно, легкомысленно, не сумеют найти и не будут искать контакта с местным населением, задымят своим заводом столько-то квадратных километров и отгонят от себя людей. Жители уйдут дальше в тайгу, и для местного населения получится минус, когда должен был получиться плюс.

Все зависит от людей. Эту сторону дела будем особо про-

верять и уверены, что вы, политически воспитанные люди, крупные хозяйственники, поймете, какие у вас огромные возможности для реального поднятия местного населения и какая огромная ответственность, если вы этого рычага не используете.

Мы надеемся получить согласие на проведение большой хозяйственной переписи населения, но и без переписи можно и нужно знать свой район. Ведь не так много людей на Севере. Численность каждого народа (например, кети 2000) не велика, узнать не так трудно. Если не вы сами, то один из помощников должен знать взрослую часть всего народа в лицо и знать, как кому помочь.

Надо найти местные стройматериалы. Подумайте, какое у вас будет положение, когда население начнет переходить на оседлость. Из чего будете строить? Из Архангельска будете перевозить дома? Никто из работников мест пока не думает о том, что проблема местных стройматериалов есть основа решения вопроса об оседании населения. Мы спорим о том, пора или нет перевести население на оседлость, но этот вопрос не может быть решен без стройматериалов, ведь не будем же мы возить все готовое.

Мы имеем пока первый и ничтожный опыт по местному стройматериалу. Меня очень интересует опыт т. Сердюкова, который построил на мысе Шмидта дом в 2½ этажа из местного камня. Это первый каменный дом из местного камня. **Надо каждый такой случай любовно изучать.** А что вы сделали, чтобы продвинуть постройку в лесотундре? Что вы придумали, что бы из местного леса можно было строить? Без этой программы у вас затормозится все строительство, а также и оседание населения. Нужно научиться строить из местных материалов.

Рост нашего бюджета достаточно велик. По капиталовложению мы имели 25 миллионов в 1933 году, 34 миллиона в 1934 году, 100 миллионов в 1935 году и 170 миллионов в этом году. Рост неплохой. Общий наш бюджет всех расходов подошел к полумиллиарду. В этой цифре выражается большое внимание правительства к Северу. В этой цифре выражается доверие нам, выражается уверенность, что мы

эту сумму народных денег сможем целесообразно применить на пользу нашего народа и нашего социалистического строительства. Это доверие требует от нас величайшего чувства ответственности за каждую копейку, наилучшей организации отчетности, строжайшей проверки и обдумывания каждого шага с тем, чтобы показать, что на Севере мы можем работать так же четко и культурно, как научились работать здесь. Причем это имеет еще большее значение на Севере, потому что ошибки там исправлять труднее.

Большое счастье работать и жить в нашей стране. Я совсем недавно вернулся из-за границы, где я пробыл месяц и физически чувствовал, что я задыхаюсь без советского воздуха. Я думал, что я просто больной, но как только приехал на станцию Негорелое, я почувствовал себя здоровым. Большое счастье работать в Советском Союзе и особенно радостно работать на Севере, где своими глазами видишь плоды своей работы. **Видеть, как мы своим участием выполняем частицу огромного дела прямо всемирно исторического значения, большая радость, товарищи! Мы можем друг друга с этой радостью поздравить и дать обязательство выполнить задание, которое нам дал тов. Сталин.** (*Бурные аплодисменты.*)

Цена 20 коп.